Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 1 listopada 1928 r. Nr. 21 (131).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

DZIESIĘCIOLECIE.

Za kilka dni upłynie 10 lat od chwili powstania Kolejnictwa Polskiego. Według powszechnego prawa perspektywy pamięciowej, wydaje się każdemu z nas, kto na powstanie polskiego kolejnictwa patrzył własnemi oczyma, kto czynem swoim nierzadko ofiarnym, a zawsze znojnym, był tegoż kolejnictwa współtwórcą, że to było dopiero wczoraj, że niedawno dopiero odbieraliśmy tabor z rąk zaborców, że niedawno dopiero prowadziliśmy pierwsze polskie pociągi w warunkach, nie podobnych chyba do żadnych innych w dziejach kolei żelaznych.

Ale gdy głębiej sięgniemy do wspomnień naszych, gdy przypomnimy sobie wszystko, cośmy od tej chwili przeżyli i przecierpieli i gdy następnie rozejrzymy się wokoło siebie i uświadomimy sobie obecną, otaczającą nas rzeczywistość — wówczas uderzyć nas musi ogrom pracy, która w ciągu tych lat dziesięciu wykonana została. Wystarczy porównać parowozy, wagony, urządzenia, wystarczy przypomnieć sobie, jak to prowadziliśmy pociągi przed dziesięcioma laty, jakie mieliśmy maszyny, jaki tabor, jaką gospodarkę—aby w zdziwieniu pełnem poważania uchylić czoło przed bijącemi w oczy rezultatami ciężkiej i trudnej a jakże owocnej pracy polskiego kolejarza.

Uruchomienie kolei polskich w dniach przewrotu, utrzymanie ruchu w ciągu pierwszych lat wśród wojennej zawieruchy, społecznych zamętów i niepokojów, to cała epopeja. Doczeka się ona zapewne opisów barwnych i zajmujących, zasługuje bowiem na to, aby przejść na zawsze do historji, jako jedna z najpiękniejszych kart w dziejach wolnej i odrodzonej Polski. Znajdzie się tam zapewne miejsce poczesne dla tej ustawicznej, nierzadko krwawej ofiary, którą niósł głodny, goły i bosy, a trwający mimo to wszystko niezłomnie na posterunku kolejarz polski, dla wspólnego, państwowego dobra. Znajdzie się miejsce zapewne i dla bolesnych dziejów tej nędzy, którą odrodzona Ojczyzna kolejarzom za twardą ich służbę odpłacała. Może i kilkakrotne wybuchy rozpaczy, strajki głodomorów, tłumione zdradą i przemocą, topione we krwi proletarjatu na ulicach Krakowa znajdą swojego piewcę, swojego bezstronnego historyka.

Trudno w tej pracy, w tem poświęceniu i w tej ofierze wyróżnić kogokolwiek. Wszyscy dawali z siebie, co mogli, znosili nędzę, głód i poniewierkę, znosili szykany i podlegali represjom. Z trudu naszego i znoju, z trudu polskiego kolejarza powstały koleje i trudem tym istnieją.

I oto dzięki tej wytężonej a ofiarnej pracy, wykonywanej najczęściej w warunkach życiowych, niegodnych człowieka, dokonane zostało naprawdę wielkie dzieło odbudowy i udoskonalenia kolejnictwa. Mamy dzisiaj koleje, których wstydzić się nie trzeba przed obliczem cywilizowanego świata. Prowadzimy przedsiębiorstwo od lat kilku wyjątkowo dochodowe. Zarabiamy na własne pobory i na utrzymanie kolei w ruchu i na budowę nowych linij i na odbudowę zniszczonych, a i Skarbowi Państwa dziesiątkami miljonów naszego zarobku dopomagamy. Naszym kosztem utrzymujemy lotnictwo, budujemy drogi, budujemy statki morskie i wiele, wiele innych pięknych i pożytecznych rzeczy pracą naszą ciężką tworzymy, utrzymujemy i wspomagamy.

Możemy być dumni z naszego dzieła, z stokrotnych plonów, które zbożna praca nasza przynosi. Cieszymy się w rocznicę dziesiątą powstania kolejnictwa polskiego, z tego, żeśmy je stworzyli, potrafili utrzymać, rozwinąć i doprowadzić do tego kwitnącego stanu, w którym znajduje się obecnie. Z uśmiechem, ale i z rozrzewnieniem wspominamy wszystko, cośmy przeżyli, przecierpieli, cośmy widzieli w ciągu tych lat dziesięciu. Cieszą nas i nowe polskie parowozy, które prowadzimy i tabor o cywilizowanym wyglądzie, ogrzany i oczyszczony, cieszy nas panujący porządek i punktualność, radość sprawiają nam miljonowe cyfry przewozów, miljony zarobku, uzyskiwanego przez koleje.

Radość nasza jest wielka, ale byłaby większą jeszcze, gdyby jej nie mąciła bolesna świadomość, iż w ciągu tych lat dziesięciu, tyle dało się zrobić, tyle uzyskać — jednego tylko uzyskać nie można było: ludzkich warunków egzystencji, sprawiedliwej i wystarczającej płacy dla tych, którzy są kolejnictwa duszą i sercem, dla tych, którzy kolejnictwo to stworzyli i własną pracą utrzymują — dla 200-tysięcznej rzeszy kolejarzy.

W wielkiem dziele odbudowy kolejnictwa pamiętano skrupulatnie o wszystkiem, o żadnej śrubce nie zapomniano— tylko kolejarz polski dotąd nie może doczekać się „odbudowania“ ludzkich praw swoich, „odbudowania“ sprawiedliwych przepisów służbowych, sprawiedliwej płacy, sprawiedliwych warunków pracy swojej. Dziesięciolecie kolejnictwa — to, niestety, równocześnie dziesiąta rocznica nędzy polskiego kolejarza.

Ten zgrzyt bolesny zamąci i zamącić musi radosny nastrój wszelkich uroczystości i obchodów, zaciąży niewątpliwie na sumieniu tych wszystkich, którzy ponoszą winę, że jest tak właśnie, a nie inaczej.

Ale w tej sytuacji smutnej istnieje jednak pewna pociecha, poprzez mgłę zwątpienia przebija jednak jasny promień nadziei.

Oto w ciągu 10 lat istnienia kolejnictwa polskiego, nietylko technika kolejowa i sprawność urządzeń postąpiła naprzód, lecz zbudziło się także i wzmocniło uświadomienie społeczne polskiego kolejarza. Powstał, wzrósł i wzmocnił się ruch zawodowy, zaczyna wchodzić na tory realnej, świadomej celów i środków pracy nad poprawą doli kolejarzy, krzepnie coraz to więcej, coraz to bardziej staje się zdolny do walki o prawa i dobrobyt pracowniczy.

W tej rozbudzonej i pogłębiającej się stale świadomości społecznej, w tej spoistości i sprawności organizacyjnej, widzimy gwarancję lepszej dla kolejarzy przyszłości.

Dlatego w dziesiątą rocznicę powstania polskiego kolejnictwa, skłonni jesteśmy patrzeć nie w przeszłość obfitą w duszące jak zmora wspomnienia, lecz w przyszłość, niedaleką może, w której kolejarz polski sam rządzić będzie warsztatem swojej pracy, a za trudy swoje zdobędzie dla siebie możność egzystencji takiej, jaka przystoi wyzwolonemu z więzów ucisku i niewoli, a pożytecznemu członkowi społeczeństwa.

Obchód dziesięciolecia Kolejnictwa.

Z inicjatywy M. K. zawiązał się pod osobistym protektoratem p. Ministra Komunikacji inż. A. Kühna **„Komitet Obchodu Dziesięciolecia Kolejnictwa Polskiego“.**

W skład Komitetu wchodzą przedstawiciele wszystkich bez wyjątku związków pracowników kolejowych. Przewodniczącym z ramienia M. K. jest Naczelnik Wydziału Prezydjalnego p. **Buszyński.** Z ramienia Z. Z. M. wchodzi w skład Komitetu kol. prezes **Borkowski.**

Na posiedzeniu Komitetu w dniu 23 października b. r. postanowiono powołać w siedzibach poszczególnych D.K.P. subkomitety dyrekcyjne, w skład których wchodzić winni przedstawiciele Zarządów Okręgowych wszystkich Związków Zaw. prac. kol. pod przewodnictwem przedstawiciela Dyrekcji. Okólnikiem z dnia 24 października b. r. poleciliśmy Zarządom Okręgowym naszego Związku, aby wzięły udział w pracach tych subkomitetów.

Data uroczystego obchodu 10-cio lecia kolejnictwa nie została dotąd ustalona. Komitet wyraził jednak opinję, iż uroczystość winna się odbyć w innym dniu aniżeli obchód 10-cio lecia istnienia Państwa. Przypuszczalnie odbędzie się ona w dniu 11 listopada b. r.

Dla opracowania programu obchodu tudzież dla ustalenia kosztów, wybrano komisję złożoną z 4 osób.

Komitet postanowił się zwrócić do p. Ministra z prośbą, aby dla upamiętnienia 10-cio lecia kolejnictwa M. K. wyasygnowało większą kwotę na cele humanitarne dla prac. kol. np. na budowę sanatorjum, szpitala lub t.p.

Szczegóły, dotyczące obchodu, podane będą do wiadomości kolegów w czasie właściwym.

P. Minister Komunikacji o stanie najważniejszych spraw, dotyczących stosunków służbowych Kolejarzy.

W ostatnich dniach uzyskały dwa związki zawodowe prac. kol. (Z.Z.K. i P.Z.K.) audjencje u p. Ministra Komunikacji niż. A. Kühna. Na audjencjach tych p. Minister przedstawił stan najważniejszych spraw, dotyczących kolejarzy, w sposób następujący:

1) Organizacja kolejnictwa. Projekt organizacji kolejnictwa został już wykończony i przesłany innym Ministerstwom do uzgodnienia, poczem wniesiony będzie do Sejmu. Wynika stąd, że p. Minister Kühn, tak jak i jego poprzednik min. Romocki, uważa wydane swego czasu Rozporządzenie Prez. Rzplitej z dnia 24.IX 1926 za niemożliwe do zastosowania w praktyce, zamierza Rozporządzenie to unieważnić i oprzeć przyszłą organizację K. P. na innych podstawach. Co do owych podstaw p. Minister stwierdził, że będą one podobne jak podstawy organizacyjne przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon“. Jeśliby tak być miało, wówczas „reorganizacja“ czy „komercjalizacja“ Kolei Państwowych będzie miała charakter raczej formalny, nie wprowadzi zmian zasadniczych i sama przez się nie zmieni w niczem dotychczasowych stosunków służbowych kolejarzy. Pozatem wniesienie projektu do ciał ustawodawczych sprawi, że zamiary rządu nie rozstrzygną sprawy ostatecznie a głos decydujący będzie miał Sejm i Senat. Termin wprowadzenia w życie ustawy reorganizacyjnej zależny będzie oczywiście od tego, kiedy uchwalą ją ciała ustawodawcze. Niema żadnej nadziei, aby to mogło nastąpić wcześniej jak za 1 rok.

2) Pragmatyka i przepisy dyscyplinarne. W sprawie pragmatyki i przepisów dyscyplinarnych relacje obu Związków brzmią sprzecznie. Z.Z.K.podaje („Robotnik“ Nr. 299/28) iż „p. Minister, mimo potrzeby zmian, nie wycofał z Rady Ministrów pragmatyki i przepisów dyscyplinarnych, aby nie przedłużać sprawy“. Wynikałoby z tego, iż przepisy zostały już uzgodnione między poszczególnemi Ministerstwami i wniesione zostały już formalnie na Radę Ministrów. Należałoby wobec tego przypuszczać, że treść ich niewiele odbiega od tekstu, który został nam podany do wiadomości w lipcu 1927 r. Natomiast P. Z. K. twiedrzi, (Kolejowiec Polski Nr. 30/28) iż pragmatyka i przepisy dyscyplinarne „są już całkowicie opracowane i niebawem zostaną przesłane innym Ministerstwom do uzgodnienia“. Która z tych relacyj jest prawdziwą — nie wiemy. Obie relacje zgadzają się w tem, iż p. Minister po zakończeniu prac nad temi przepisami w łonie Rządu, zamierza zgłosić je do Sejmu jako projekty ustaw. Wynika z tego, iż nie należy spodziewać się szybkiego wprowadzenia w życie tych przepisów. Zdaniem naszem jednak takie załatwienie sprawy wyjdzie tym przepisom na dobre, gdyż istnieje uzasadniona nadzieja, iż na terenie sejmowym uda się złagodzić niejedno, szkodliwe dla pracowników postanowienie rządowych projektów.

3) Przepisy emerytalne i przepisy o pomocy lekarskiej. Co do tych przepisów obie relacje zgadzają się w tem, iż przepisy te nie wyszły jeszcze poza Ministerstwo Komunikacji. Jest natomiast nadzieja, iż w „w czasie najbliższym“ (P. Z. K.) a nawet „w najbliższych tygodniach“ (Z.Z.K.) przepisy te wniesione zostaną na Radę Ministrów. O treści tych przepisów relacje nic nie wspominają. Wprowadzenie przepisów tych w życie nastąpi również w drodze ustawodawczej.

4) Uposażenie. O nowych przepisach uposażeniowych, które p. Minister niedawno temu zapowiadał na październik — obecnie nie było mowy. P. Minister stwierdził natomiast, iż sprawa poprawy bytu obecnie jest niezniszczalna ze względu na stan Skarbu Państwa, który zdaniem Rządu, na to nie pozwala. Wywody p. Ministra pokrywały się w znacznej mierze z wywodami p. Premjera Bartla, które omawialiśmy w artykule p. t. „Uposażenie pracowników państwowych w nowym budżecie“ (Maszynista Nr 20/28 str. 151). Nie należy się zatem spodziewać wprowadzenia w życie nowych przepisów uposażeniowych ani też podniesienia obecnych poborów przed dniem 1 kwietnia 1930 r. Także i wyrównanie dodatku mieszkaniowego wzgl. jednorazowa zapomoga w innej formie należą, zdaniem p. Ministra, do żądań niezniszczalnych ze względu na stan Skarbu Państwa. P. Minister przedstawi jednak tę sprawę p. Premjerowi, aby Rząd mógł się nad nią zastanowić. Zresztą p. Minister uznaje argumenty, przytaczane przez Związki na rzecz poprawy bytu, za słuszne i ważkie i „nie spuści sprawy z oka“ aby móc ją uregulować, gdy tylko środki na to pozwolą. P. Minister

spodziewa się, iż komercjalizacja kolei da mu większą swobodę w traktowaniu spraw, dotyczących bytu pracowników państwowych.

Do rzędu fantastycznych zaliczyć należy relację P. Z. K., jakoby p. Minister oświadczył, iż „będzie się starał, aby amnestją objęto wszystkie kary za wykroczenia służbowe, niepochodzące z t. zw. niskich pobudek". Wobec brzmienia Ustawy amnestyjnej z dnia 22 czrwca 1928, która wyraźnie wyłącza z pod swoich postanowień kary dyscyplinarne z wyjątkiem kary nagany, tudzież wobec brzmienia art. 47 Konstytucji, który prawo amnestji zastrzega wyłącznie dla Sejmu i Senatu, nie umiemy sobie wyobrazić innego „starania" p. Ministra o objęcie amnestją kar dyscyplinarnych jak chyba tylko wystąpieniem ze stosownym wnioskiem ustawodawczym w Sejmie.

Z naciskiem należy ponadto podkreślić, iż omawiając szeroko sprawę wydania nowych przepisów regulujących prawa i obowiązki służbowe p. Minister nie wspomniał ani słowa (przynajmniej relacje o tem milczą) o zamiarze przedłożenia odnośnych projektów związkom do zaopinjowania i uzgodnienia, mimo iż na poprzednich audjencjach obiecywał to wyraźnie.

Ponieważ podane wyżej wiadomości czerpiemy nie bezpośrednio lecz ze sprawozdań osób trzecich, wobec czego nie możemy brać odpowiedzialności za ich ścisłość oraz ponieważ w czasie najbliższym spodziewamy się i my uzyskać audjencję u p. Ministra, przeto zmuszeni jesteśmy wstrzymać się na razie od obszerniejszego omówienia poruszonych powyżej spraw. Sadzimy, iż będziemy mogli uczynić to już w najbliższym numerze „Maszynisty".

O uporządkowanie gospodarki personalnej.

II. BUDŻET I STAN FAKTYCZNY.

W poprzednim artykule staraliśmy się wyjaśnić czytelnikom, co to jest t. zw. **„norma etatowa"** i doszliśmy do określenia, że norma jest to przeciętna ilość pracowników różnych stopni służbowych, potrzebna do wykonania pracy przydzielonej pewnemu działowi gospodarki kolejowej w w pewnym okresie. Stwierdziliśmy nadto, iż norma ta jest podstawą gospodarki personalnej, i że na niej opierają się władze kolejowe przy układaniu **budżetu**. Wypada nam obecnie wyjaśnić, co to jest budżet i w jaki sposób wpływa on na gospodarkę personalną.

Koleje w Polsce są własnością Państwa. Majątkiem państwowym administruje rząd przez swoje organy. Jednak**e w nowoczesnych państwach konstytucyjnych i parlamentarnych rząd nie może administrować majątkiem państwowym dowolnie. Prawo dysponowania majątkiem państwowym ma bowiem parlament (Sejm i Senat) a więc ciało złożone z reprezentantów ludności. Parlament określa z góry, jakie świadczenia Rząd może pobrać od ludności i na co ma je zużyć. Ustawa, która to określa, nazywa się budżetem.

Budżet naszego państwa obejmuje okresy roczne od dn. 1 kwietnia do dn. 31 marca następnego roku i składa się z 2 części, t. j. z **ustawy skarbowej**, zawierającej postanowienia ogólne, tudzież z **preliminarza**, zawierającego szczegółowe określenie wpływów i wydatków każdego działu administracji państwowej. Koleje Państwowe uwzględnione są w dziale przedsiebiorstw państwowych i wypełniają część 11-tą tego działu.

Budżet kolei, tak jak inne budżety, dzieli się na budżet wpływów i budżet rozchodów. W budżecie wpływów uwzględnione są przypuszczalne wpływy z tytułu opłat przewozowych, czynszów, sprzedaży taboru, opłat pracowniczych (np. emerytalnych), pożyczek i t. d., zaś w budżecie rozchodów określone są szczegółowo wydatki, na których pokrycie wpływy te są przeznaczone.

Tak budżet wpływów jak też i budżet rozchodów dzieli się na rozdziały, paragrafy i pozycje. Każdy rozdział zawiera pewną ilość paragrafów, paragrafy zaś w miarę potrzeby zawierają jedną lub więcej pozycyj. Tak np. budżet rozchodów M. K. dzieli się na kilkanaście rozdziałów, odpowiadających poszczególnym działom pracy kolejowej. A więc w rozdziale 1-szym wymienione są wydatki na służbę dyrekcyjną, w rozdziale 2-gim na służbę drogową i t. d. **Służba parowozowa uwzględniona jest w rozdziale IV b.**

Wśród wydatków ponoszonych przez koleje, poczesne miejsce zajmują wydatki na utrzymanie personelu. Potrzebne na ten cel kredyty mogą być uwzględniane w budżecie w dwojaki sposób: 1) albo budżet przewiduje specjalnie i szczegółowo określone fundusze na opłatę personelu, przyczem uwidoczniony jest podział na uposażenie zasadnicze, dodatki służbowe, koszta podróży, umundurowanie i t. p. (kredyty osobowe), albo też budżet przyznaje kredyty na wykonanie pewnej roboty, uwzględniając tak koszt robocizny, jak też koszt materjałów. Np. suma preliminowana na „paliwo dla parowozów" obejmuje tak koszt zakupna węgla, jak też i koszt podawania węgla na parowozy, tak, że pracownicy, zatrudnieni przy podawaniu węgla, wynagradzani są z tego kredytu i nie są uwzględnieni w etatach (kredyty rzeczowe).

Stąd też pracownicy kolejowi pod względem budżetowym dzielą się na pracowników, wynagradzanych z **kredytów osobowych** i na pracowników, wynagradzanych z **kredytów rzeczowych**. Naogół regułą jest, iż wszyscy **stale zatrudnieni** pracownicy winni być wynagradzani z kredytów osobowych. Mimo to jednak, koleje nasze utrzymują w roku bieżącym aż 65.317 (w tem 3.854 etatowych) pracowników z kredytów rzeczowych. Najwięcej pracowników utrzymywanych z kredytów rzeczowych wykazuje służba drogowa (16.778) i warsztatowa (33.419). Służba parowozowa posiada 4.448 pracowników na kredytach rzeczowych.

Inni pracownicy wynagradzani są z kredytów osobowych, przewidzianych ściśle w preliminarzu. Pracownicy ci dzielą się na **etatowych** (t. j. mających pełnię praw, nieusuwalność w pewnym stopniu, uposażenie według ustawy z dnia 9.X.1923 i t. d.) i na tak niesłusznie zwanych **„nieetatowych"**, którzy pobierają uposażenie dniówkowe z dołu, nie posiadają pełni praw i t. p. W preliminarzu wyszczególniona jest dokładnie liczba tych pracowników i podział ich na grupy uposażeniowe. I tak n. p. rozdział IVb preliminarza na rok bieżący wygląda jak następuje:

W § 1-szym przewidziany jest kredyt na uposażenie w ogólnej sumie 48.480.000 zł. Kredyt ten podzielony jest na następujące **pozycje**: 1) pracownicy etatowi: 37.790.000 zł. i 2) pracownicy nieetatowi 10.690.000 zł., przyczem dołączony jest szczegółowy wykaz stanowisk, a więc etatowi grupa VIII-ma 1788 pracowników, grupa IX-ta 2.687 pracowników i t. d., nieetatowi grupa X 11-tu pracowników i t. d. i t. d. Następne paragrafy zawierają kredyty na różne dodatki osobowe, na paliwo dla parowozów, na smary, na wagony motorowe i t. d. Wynika stąd, iż **budżet określa zgóry, jaką sumę w przyszłym okresie koleje będą mogły wydać na uposażenie swoich pracowników**. Według obowiązujących przepisów, rząd nie ma prawa zwiększać wydatków osobowych, przewidzianych stałymi etatami. Stąd Ministerstwo Komunikacji **jest w swojej gospodarce skrepowane budżetem i gospodarować musi w jego granicach.**

Ministerstwo musi, a raczej powinno dbać o to, aby preliminowane kredyty wystarczyły na wypłatę uposażenia dla potrzebnego personelu. Musi zatem zgóry określać potrzebną ilość personelu i wyliczyć ile utrzymanie tego personelu będzie kosztowało. W tym celu musi na podstawie przewidywanej pracy wyliczyć konieczną liczbę etatów w poszczegól-

nych grupach uposażenia każdego działu pracy, a więc każdego **rozdziału** budżetu.

Wróciliśmy w ten sposób do owej **normy**, o której szczegółowo mówiliśmy w numerze poprzednim.

Aby bowiem zestawić należycie preliminarz, Ministerstwo żąda od każdej Dyrekcji przedstawienia sobie **normy** na rok następny. Ministerstwo bada oczywiście, czy norma, przedstawiona przez Dyrekcję, jest obliczona dobrze i może w niej poczynić zmiany.

Jednakże sama norma nie może być podstawą preliminarza. Ministerstwo musi się liczyć także z innemi faktami. Np. w czasie, gdy gospodarka osobowa nie była jeszcze należycie uregulowana, dokonano szeregu mianowań do pewnych grup w pewnych działach. W szczególności np. w dziale parowozowym mianowano swego czasu maszynistami I kl. wszystkich tych maszynistów którzy wykazać się mogli 16-toma latami pracy na parowozie. Poszczególne dyrekcje mogą na tej podstawie posiadać większą liczbę maszynistów I kl., aniżeli wskazuje norma i muszą wobec tego otrzymać odpowiednie na ten cel kredyty.

Z tych i z innych powodów jest regułą, że ilość etatów uwidocznionych w preliminarzu budżetowym, jest wyższa, aniżeli ilość, wynikająca z normy, i na tę okoliczność należy zwrócić baczną uwagę.

Doszliśmy zatem do tego, iż ilość etatów w poszczególnych działach pracy opiera się 1) na **normie** 2) na **budżecie.** Uwzględnić musimy ponadto jeszcze i trzecią okoliczność ,a tą jest **faktyczny** ilostan obsadzonych etatów, który może być i zazwyczaj jest niezgodny ani z ilością etatów, określoną w normie, ani z ilością określoną w budżecie.

Gdy w ten sposób wyjaśniliśmy podstawowe pojęcia niezbędne do zrozumienia gospodarki personalnej P. K. P., będziemy mogli w artykule następnym przystąpić do szczegółowego rozbioru obecnych metod gospodarki personalnej i do uzasadnienia naszych postulatów w tej sprawie.

jmż.

Zaświadczenia o braku miejsca w szkołach państwowych.

Stanowisko Min. Wyznań Religijnych i Oświecenia Publ.

W poprzednim numerze „Maszynisty" str. 153 omawialiśmy obszernie sprawę uzależnienia zwrotu opłaty szkolnej od przedstawienia zaświadczeń o braku miejsca w szkołach państwowych, donosząc równocześnie, iż Centralna Komisja Porozumiewawcza Z. P. P. podjęła w tej sprawie interwencję w Min. Wyznań Rel. i Oświecenia Publicznego.

Dnia 16 października r. b. p. Wiceminister **Czerwiński** udzielił delegacji C. K. P. ostatecznych wyjaśnień w tej sprawie. Według tych wyjaśnień M. W. R. i O. P. wychodzi z założenia, iż Rząd może przyznawać zwrot opłat tylko wówczas, gdy w danej miejscowości wolnych miejsc w szkołach państwowych istotnie niema. Pod tym względem stosunki w różnych miejscowościach nie są jednakie. Są miejscowości, w których szkoły państwowe posiadają bardzo dużo wolnych miejsc a nawet świecą pustkami. Wobec tego Ministerstwo dąży do tego, aby wszystkie wolne miejsca w szkołach państwowych obsadzić. Aby to ułatwić Ministerstwo wydało okólnik, zezwalający na przyjmowanie do szkół państwowych uczniów ze szkół prywatnych kategorji A i B bez egzaminów. W tych miejscowościach, w których miejsc wolnych w szkołach państwowych niema, Ministerstwo poleciło stosować jaknajdalej idące ułatwienia przy wydawaniu zaświadczeń.

Określone powyżej stanowisko M. W. R. i O. P. jakkolwiek może i słuszne z punktu widzenia budżetowego i interesów Państwa budzi wśród pracowników wiele zastrzeżeń. Przedewszystkiem wyjaśnienia Ministerstwa przychodzą stanowczo za późno. Należało, zdaniem naszem, poinformować pracowników państw. przed rozpoczęciem roku szkolnego nie zaś w 1 i pół miesiąca po rozpoczęciu nauki. Pozatem utrzymanie obowiązku przedstawiania zaświadczeń nawet i w tych miejscowościach, gdzie to jest przedmiotowo zupełnie zbyteczne, świadczy o zamiłowaniu do ciasnej i bezdusznej formalistyki urzędowej i staje się powodem rozlicznych trudności dla pracowników.

Centralna Kom. Porozum. Z . P. P. wypowiedziała się na posiedzeniu w dniu 17 października o tej sprawie w sposób następujący:

„Plenarne zebranie C. K. P. wyraża przeświadczenie, że sprawa warunków, na jakich pracownicy państwowi mogą otrzymać zwrot części opłaty szkolnej za swe dzieci, wymaga gruntownego uregulowania. Stan dzisiejszy wywołuje rok rocznie zamęt i duże straty nawet materjalne śród pracowników, zmuszonych do czynienia starań o, rzeczowo biorąc, zupełnie zbyteczne, zaświadczenia ze strony szkół państwowych. Zamęt ten potęguje jeszcze późne wydawanie zmiennych w tej mierze zarządzeń ze strony Ministerstwa W. R. i O. P.

W sprawie ostatnich decyzyj Min. W. R. i O. P. Centralna Komisja Pracowników Państwowych, uznając je za słuszne ze względów budżetowych państwa, uważa za dotkliwe dla pracowników pod względem materjalnym i dla dzieci pod względem wychowawczym.

Przenoszenie dzieci z jednych szkół do drugich, podczas roku szkolnego nie może się odbyć bez wielkiej krzywdy dla dzieci, przywykłych niejednokrotnie przez szereg lat do szkoły, w której się uczyły i musi być połączone z nowemi kosztami i trudnościami dla rodziców.

Równocześnie żądanie, pomimo tego zarządzenia, dalszego przedkładania zaświadczeń o braku miejsc, uważa za podtrzymanie szkodliwej fikcji.

Zarządzenie Min. W. R. i O. P. uważa C. K. P. za nieliczące się z warunkami i z trudnościami bytu pracowników państwowych".

Sprawy te będą ponownie omawiane na najbliższem posiedzeniu Centralnej Komisji Porozum. Zw. Prac. Państw.

Sprawy służbowe

DODATKOWA WERYFIKACJA.

W Dzienniku Ustaw Nr. 88 poz. 776 ukazało się nareszcie Rozporządzenie Wykonawcze Rady Ministrów do Dekretu Prezydenta Rzplitej z dnia 22 marca 1928 r. (Patrz „Maszynista" Nr 11 z r. 1927 str.90 i Nr. 19 z r. b. str. 144). Po wydaniu tego rozporządzenia weszła na realne tory sprawa dodatkowej weryfikacji, z której skorzystać będą mogli niektórzy nasi koledzy.

Ze względu na doniosłość tej sprawy dla wielu członków podajemy niżej szczegółowe wyjaśnienia, dotyczące wspomnianych na wstępie rozporządzeń, polecając wszystkim kolegom, którzy z jakiegokolwiek tytułu roszczą sobie pretensje do zaliczenia lat służby, aby wyjaśnienia te **uważnie przeczytali** i dostosowali się do udzielonych niżej wskazówek. W razie gdyby mimo tych wyjaśnień pozostały jakiekolwiek wątpliwości należy niezwłocznie zwrócić się do Centrali o poradę

1) Co to jest weryfikacja i jakie posiada znaczenie

Weryfikacja w rozumieniu obowiązujących przepisów jest to postępowanie, zmierzające do stwierdzenia, jaka ilość lat spędzonych przed wstąpieniem do służby państwowej polskiej w służbie państwa obcego względnie w pracy zawodowej ma być pracownikowi zaliczona do ogólnego czasu jego służby

W czasie, gdy obowiązywała ustawa uposażeniowa z dnia 13 lipca 1920 r., zaliczenie lat z weryfikacji miało ten skutek, iż pracownik otrzymywał za każdy rok zaliczonej

służby specjalny dodatek do poborów zasadniczych zwany „dodatkiem za wysługę lat".

Obecnie, gdy wspomniana ustawa już nie obowiązuje zaliczenie lat służby z weryfikacji ma dwojakie znaczenie:

a) ilość lat zaliczonych na podstawie weryfikacji decyduje o tem, do jakiego szczebla w danej grupie uposażeniowej pracownik jest zaliczony. Mianowicie w myśl postanowień Art. 98 ustawy uposażeniowej z dnia 9 października 1923 r. przy pierwszem zaliczeniu do grup i szczebli po wejściu w życie tej ustawy decydował co do grupy uposażeniowej — ostatnio posiadany stopień służbowy, zaś ci do szczebla w tej grupie — „normalnie zaliczony do dnia 1 października 1923 r. czas służby państwowej lub samorządowej i czas pracy zawodowej oraz czas służby państwowej polskiej", przyczem w rozporządzeniach wykonawczych wyjaśniono, iż przez „normalnie zaliczony czas" rozumieć należy czas zaliczony do wysługi lat na podstawie weryfikacji.

b) ilość lat, zaliczonych do wysługi, ma w pewnej, ograniczonej mierze wpływ także i na wysokość emerytury. Mianowicie art. 97 ustawy emerytalnej z dnia 11 grudnia 1923 r. postanawia, iż pracownikom państwowym dolicza się do czasu ich wysługi emerytalnej także czas służby samorządowej lub pracy zawodowej (zresztą niezaliczalny do emerytury) o ile czas ten został zaliczony do wysługi lat, o ile w czasie tej służby lub pracy pracownik nabył kwalifikacje uzdolniające go do spełnianej obecniej służby, tudzież o ile w Państwie Polskiem przesłużył conajmniej lat 5.

Z naciskiem należy podkreślić, iż **zaliczenie do emerytury lat służby państwowej w b. państwie zaborczem, o ile służba ta zaliczalną była w myśl ustaw b. państwa zaborczego jest niezależne od weryfikacji ani od terminu powrotu do kraju.** Weryfikacja dotyczy wyłącznie prawa zaliczenia dodatkowego czasu pracy zawodowej lub służby samorządowej i posiada znaczenie dość niewielkie, gdyż władza **obowiązana** jest wprawdzie doliczyć takie lata o ile zachodzą wskazane wyżej warunki, jednakże **nie ma wyraźnego przepisu ile tych lat zaliczyć należy** tak, że władza decyduje tu na podstawie swobodnego uznania.

Także i na starszeństwo służbowe w myśl obowiązujących przepisów weryfikacja wpływu nie ma. O starszeństwie decyduje bądź **data złożenia egzaminu** bądź też już w drugim rzędzie **data wstąpienia do służby** kolejowej nie zaś ilość lat zaliczonych do wysługi.

2) Kto ma prawo korzystać z dodatkowej weryfikacji?

Według brzmienia art 1 Rozporządzenia Prez. Rzplitej z dnia 22 marca 1928 r. prawo do dodatkowej weryfikacji mają osoby które:

a) pozostawały w służbie państwowej w dniu ogłoszenia tego rozporządzenia t. j. w dniu 26 marca 1928 r. Wynika z tego, że nie mają tego prawa osoby, które wstąpiły do służby państwowej po tym dniu. Natomiast pracownicy, którzy w tym dniu pozostawali w służbie czynnej mają prawo domagać się dodatkowej weryfikacji choćby później przeszli w stan spoczynku (na emeryturę). Obojętnem jest również w jakim charakterze osoby te w dniu 26 marca 1928 pozostawały w służbie państwowej a więc czy miały etat czy też były np. pracownikami stałymi, dziennie płatnymi i t. p. Oczywiście jasnem jest, iż weryfikacja będzie miała sens i znaczenie tylko u tych pracowników, którym daje jakiekolwiek prawa, będzie zatem stosowana wobec: 1) pracowników etatowych, 2) pracowników nieetatowych stałych dziennie płatnych, wynagradzanych według art. 102 ustawy uposażeniowej, nie będzie natomiast miała znaczenia wobec pracowników próbnych, sezonowych, czasowych, nieetatowych, wynagradzanych według § 103 ust. uposażeniowej, kontraktowych i t. p., chyba o ile ci pracownicy w międzyczasie mianowani zostali na etat i odpowiadają pozatem warunkom, ustalonym poniżej pod b, c, i d, co może mieć miejsce jedynie w wypadkach bardzo wyjątkowych

b) miały prawo do zaliczenia do wysługi lat czasu poprzedniej służby państwowej lub samorządowej w b. państwach zaborczych względnie czasu pracy zawodowej na podstawie ustawy uposażeniowej z dnia 13 lipca 1920 r. Dz. U. R. P. Nr. 56 poz. 430. Do takiego zaliczenia miały prawo osoby, które były w państwowej służbie kolejowej w dniu 1 lipca 1920 r. bądź też wstąpiły do tej służby najpóźniej w dniu 1 października 1920 r. Ponadto miały to prawo również i osoby, które wstąpiły do państwowej służby kolejowej później niż w dniu 1 października 1920 r. jednakże o tyle tylko, o ile wykażą, że zaszły ważne okoliczności, które uniemożliwiły im wcześniejsze wstąpienie do kolejowej służby państwowej Takiemi ważnemi okolicznościami będą np. niemożność wcześniejszego powrotu z Rosji jeśli się ją należycie udowodni np. z powodu choroby, zbytniego oddalenia się od kraju, uwięzienia i tp. Nie ulega zatem wątpliwości, iż osoby, które wstąpiły do służby do dnia 1 października 1920 oraz osoby, które z powodów usprawiedliwionych wstąpiły do tej służby później niż w dniu 1 października 1920 lecz wcześniej niż 1 października 1923 mają prawo do dodatkowej weryfikacji, o ile odpowiadają pozatem warunkom wyszczególnionym pod a), c) i d). Zachodzi natomiast pytanie, czy prawo do dodatkowej weryfikacji posiadają te osoby, które wstąpiły do służby po dniu 1 października 1923 r. W dniu tym przestała obowiązywać ustawa z dnia 13 lipca 1920 r. Osoby, które wstąpiły do służby po tym dniu nie mogły mieć żadnych praw z tej ustawy wynikających, a zatem nie miały także prawa wynikającego z art. 15 ustawy. Taka interpretacja, aczkolwiek zgodna z dosłownym tekstem art. 1 Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 22 marca 1928 r. zdaje się jednak przeczyć intencjom obowiązujących przepisów. Skoro bowiem ustawa z dnia 15 lipca 1920 r. nie chciała pomijać tych osób, które z usprawiedliwionych powodów później wstąpiły do służby, skoro ustawy z dnia 9. X. 1923 i 11. XII. 1923 prawa tych osób uznały, a Rozp. Prez. Rzplitej z dnia 22 marca 1928. zmierza do przyznania praw tym, którzy bez własnej winy z weryfikacji nie skorzystali — przeto wydaje się być usprawiedliwionym wniosek, iż pracownik, który bez własnej winy, z powodów dostatecznie usprawiedliwionych wstąpił do służby później, aniżeli w dniu 1. X. 1923 r. może skutecznie upominać się o dodatkową weryfikację. Przyznajemy, że rozumowanie powyższe jest nieco chwiejne, radzimy jednak w podobnych wypadkach zgłaszać pretensję o dodatkową weryfikację. W razie odmowy ze strony władz trzeba będzie sprawę poddać pod orzecznictwo Najwyższego Trybunału Administracyjnego względnie starać się o zmianę tekstu w drodze ustawodawczej.

c) nie uzyskały zaliczenia lat z poprzedniej weryfikacji bez własnej winy. Ten warunek należy do najbardziej nieszczęśliwych, jakie można było wymyśleć. Trudno podać jakieś objektywne kryterjum co do „winy" pracownika w tym wypadku. Niewątpliwie „niewinnym" w rozumieniu omawianych przepisów uznany być musi każdy kto w czasie właściwym zgłosił pretensje i odwołał się od niekorzystnego orzeczenia do instancji wyższej, a mimo to zaliczenia nie uzyskał. Wątpliwem natomiast jest czy można uznać winnym pracownika, który nie wykonał jakiejś formalności w czasie panowania dawnego systemu tajnych okólników, przy znanem niechlujstwie urzędów w publikowaniu zarządzeń władzy, która nie doręczała orzeczeń na piśmie, nie informowała należycie o prawie rekursu i t. p. Ponieważ Rozporządzenie stawia wyraźnie kwestję winy i ponieważ pojęcia tej winy w sposób objektywny sformułować nie sposób przeto decydować będą o tem według własnego, niczem nieskrępowanego uznania Komisje weryfikacyjne. Osłabia to wybitnie znaczenie dodatkowej weryfikacji, którą władze dokonywać będą tylko w tych wypadkach, gdy zechcą pracownika uznać niewinnym, pracownik zaś nie będzie mógł skutecznie upominać się o swoje prawa. Otwiera się tutaj pole do interwencji Związków Zawodowych, które winny skłonić właściwe władze, aby poleciły rozpatrywać merytorycznie wszystkie podania pracowników, odpowiadających pozatem warunkom ustalonym pod a), b) i d) Radzimy zatem każdemu, kto ma pretensje do dodatkowej weryfikacji, aby zgłaszał je w terminie przepisanym, o ile odpowiada innym warunkom, przyczem należy przytoczyć wszystkie okoliczności, mogące świadczyć o „niewinności" proszącego. Okolicznościami takiemi będą np brak ogłoszenia przepisów o weryfikacji w Dzienniku Zarządzeń, brak ogłoszenia w miejscu służbowem, niedoręczenie zarządzeń na piśmie, brak pisemnego pouczenia o prawie rekursu, usprawiedliwiona np. późnym powodem do kraju nieznajomość przepisów, niemożność wydobycia dokumentów, wynalezienia świadków i t. p. Pretensje o dodatkową weryfikację zgłosić można nie tylko wówczas gdy przy poprzedniej weryfikacji nie zaliczono pracownikowi zupełnie lat służby wzgl. pracy, lecz także i wówczas gdy bez jego winy zaliczono tą pracę wzgl służbę tylko częściowo.

d) zgłosiły swoje prawa w nieprzekraczalnym terminie do dnia 31 grudnia 1928 r. Termin ten należy rozumieć w ten sposób, iż podanie z prośba o dodatkową weryfikacje doręczone być winno przed upływem tego dnia **w drodze służbowej** do właściwej władzy. Wystarczy wysłanie podania przed upływem 31 grudnia 1928 r. listem poleconym pod adresem bezpośrednio przełożonej władzy (np. Zarząd parowozowni).

Zauważyć i podkreślić należy, iż osoby, które chcą skutecznie ubiegać się o dodatkową weryfikację muszą odpowiadać wszystkim warunkom wymienionym pod a), b), c) i d).

3) CO NALEŻY UCZYNIĆ, ABY UZYSKAĆ ZALICZENIE LAT?

Osoby, które odpowiadają warunkom wyszczególnionym pod 2) a, b i c winny przed upływem dnia 31 grudnia 1928 wnieść do władzy **podanie** pisemne z prośbą o zaliczenie szczegółowo określonych lat do wysługi. Należy zatem w podaniu wymienić dokładnie gdzie, w jakim czasie i w jakim charakterze proszący pracował. Ponadto należy wykazać, iż proszący odpowiada warunkom określonym wyżej pod 2 a), b) i c), a wreszcie przytoczyć wszystkie okoliczności, mogące służyć na dowód, iż niezaliczenie z weryfikacji poprzedniej nastąpiło bez jego winy.

Do podania należy dołączyć dokumenty zawierające dowody służby wzgl. pracy, o której zaliczenie proszący zabiega. Wymagane są **dokumenty oryginalne** a więc pisma nominacyjne, wykazy stanu służby, oryginalne zaświadczenia władz, urzędów korporacyj i t. d. względnie uwierzytelnione (legalizowane) sądownie lub notarjalnie odpisy tych dokumentów.

Jedynie w **wypadkach wyjątkowych**, gdy dokumenty oryginalne zaginęły lub zostały zniszczone można przedstawić zaświadczenia podpisane przez 2 **wiarogodnych** świadków. Zaświadczenie takie zawierać winno **ścisłe wskazanie** czasu oraz rodzaju służby lub pracy. Świadkami mogą być tylko osoby, które razem z proszącym pracowały lub przynajmniej mieszkały w tej samej miejscowości. Świadkowie ci winni wyjaśnić na jakiej podstawie mogą stwierdzić, iż czas i rodzaj służby proszącego był taki właśnie jak podano w zaświadczeniu. Podpisy świadków winny być uwierzytelnione sądownie lub notarjalnie, jednak u świadków, pozostających w służbie państwowej, wystarczy uwierzytelnienie podpisu przez ich władzę służbową.

Komisja weryfikacyjna może zażądać uzupełnienia dowodów lub zarządzić zbadanie sprawy z urzędu. Żądane przez Komisję dodatkowe dowody należy przedłożyć niezwłocznie bądź też uzasadnić pisemnie niemożność ich dostarczenia.

4. CO I JAK MOŻE BYĆ ZALICZONE?

Zaliczoną być może: a) **Służba państwowa**, samorządowa lub kolejowa w państwach **obcych** t. j. nie tylko w b. państwach zaborczych ale i w innych państwach. Ilość zaliczonych lat zależy **od swobodnego uznania komisji**. Wyjątek stanowi **służba państwowa** w b. państwach **zaborczych**, która **musi być zaliczona w całości**, jeżeli nie przekracza lat 20, b) **praca zawodowa**, jednakże nie każda, lecz wyłącznie taka, która proszącemu dała **rzeczywiście** doświadczenie i kwalifikacje uzdalniające go do pełnienia obecnej służby kolejowej np. praca w fabryce parowozów, na kolejach prywatnych, w rzemiośle ślusarskiem i t. d. Czas pracy takiej zaliczony być może o tyle tylko o ile była ona wykonywana jako **zawód główny** nie zaś jako zajęcie uboczne, przyczem obojętne jest czy za pracę pobierane było wynagrodzenie. Nie może być zaliczona praca zawodowa wykonywana przed ukończeniem 18-tego roku życia.

Ogółem tak ze służby państwowej, samorządowej i t. p. oraz z pracy zawodowej można doliczyć **nie więcej jak lat 20.**

5. JAKIE BĘDĄ SKUTKI ZALICZENIA?

Jeśli prośba o zaliczenie będzie uwzględniona władza będzie obowiązana dokonać ponownego zaliczenia pracownika do szczebla uposażeniowego. Pobory przywiązane do tego szczebla będzie pracownik otrzymywał od dnia 1 stycznia 1927 r. Wyrównanie za czas przeszły nie będzie wypłacone.

Ewentualne doliczenie lat do wysługi emerytalnej jest aktualne dopiero z chwilą przejścia pracownika w stan spoczynku. Pracownicy, którzy w dniu 26 marca 1928 r. pozostawali w służbie czynnej a po tym terminie przeszli na emeryturę będą mieli w wypadku zaliczenia lat z weryfikacji prawo do rewizji wymiaru emerytury.

6. DORĘCZENIE I ODWOŁANIE.

Doręczenie uchwały Komisji musi nastąpić na piśmie. Ponieważ orzeczenie to będzie zakomunikowane jako decyzja władzy naczelnej, przeto nie będzie przysługiwał rekurs w drodze administracyjnej. Może być jednak w pewnych wypadkach uzasadniona skarga do N. T. A.

Dr. J. Ż.

ZNOWU NIEFACHOWCY.

Po pewnym, krótkim zresztą, okresie uspokojenia podjęli pp. palacze za pośrednictwem popierających ich interesy związków ponownie generalny szturm na stanowiska maszynistów.

Ruszył zatem do ataku, jak zwykle w pierwszym szeregu Z. Z. P. w imię zrzekomych zasług, położonych przez palaczów w czasie powstań i plebiscytu. Zasługi te muszą mieć olbrzymią wartość w nieziemskich sferach, skoro przy ich pomocy nastąpiło cudowne pomnożenie zasłużonych. Niczem wobec tego nowoczesnego górnośląskiego cudu jest pomnożenie ryb i chleba i nakarmienie tysiącznej rzeszy. Przy pomocy zasług, które może i położyły pewne jednostki „przeszwarcowało“ się na stanowiska maszynistów i pomocników I kl. tylu już rozmaitych spekulantów i pupilków Z. Z. P. tyle wreszcie łamistrajków „dobrze zapisanych“ u władz za łamanie strejku maszynistów w r. 1923, że sprawa zaczyna trącić skandalem. Zapowiadamy zatem, że nie mamy zamiaru tolerować dłużej tej oszukańczej roboty, tego generalnego „nabierania“ opinii publicznej i naczelnych władz kolejowych, które jak dotąd, nie umiały poznać się na fałszowanych zasłużeńcach i nie potrafiły skutecznie przeciwstawić się podejrzanym machinacjom podrzędnych referencików, Bóg jeden wie dlaczego i **za co** popierających niefachowców. Gdy zatem w organie Z. Z. P. znowu jest mowa o „lojalnem wypełnieniu zobowiązań z czasu plebiscytu“, pozwolimy sobie w czasie najbliższym o**głosić publicznie 59 nazwisk takich palaczów, którzy w czasie plebiscytu bądź to wcale nie pełnili służby bądź też pełnili służbę palaczów, a dzisiaj są maszynistami I i II kl. i pomocnikami I kl.** wszystko to oczywiście za „zasługi“, które oddali niewiadomo gdzie i komu i w „wypełnieniu przyrzeczeń“, których im nikt nie udzielał. Może wreszcie ta lista, na której czele stać będzie Pan Józef Szulc, niefachowiec i maszynista I kl., enperowski naganiacz na Górnym Śląsku, przekona kogo należy, co za geszefty prowadzi się na owych zasługach, powstaniach, plebiscytach i t. p.

Także i inne związki nie próżnują. W Dyrekcji Krakowskiej, dzięki zmierzającym w jednym i tym samym kierunku usiłowaniom Z. Z. K. i P. Z. K. **już 300 miejsc pomocników II kl. zajętych jest przez palaczy-niefachowców.** Widać stąd, że oba te związki zmieniły obecnie taktykę. Gdy atak frontowy o prawo kierowania parowozem dla niefachowców nie udał się dzięki naszemu przeciwdziałaniu, postanowiono postawić władze przed faktami dokonanemi i pod płaszczykiem „poprawy bytu“ zapełniono etaty XI grupy w rozdziale IV b niefachowcami tak, że Dyrekcja jest już dziś w kłopotliwem położeniu, nie mając kandydatów do mianowania na pomocników I klasy. Tymczasem ślusarze kandydaci prowadzą pociągi nawet osobowe i pośpieszne, a etatu doczekać się nie mogą.

Dla P. Z. K. już i to nie wystarcza. Poczuł się znowu na siłach i rusza znowu do walnej bitwy w imię postulatów „wszechpolskich“ palaczy i czyścicieli. Znudziło się to nawet naszemu byłemu koledze, a obecnie zaprzańcowi **Bielikowskiemu** ze Lwowa, temu samemu, który niedawno z wielkim hukiem i trzaskiem urządził nam frondę i wyniósł się do P. Z. K., aby tam założyć arcybractwo narodowych i chrześcijańskich maszynistów, bo my rzekomo źle broniliśmy jego interesów. Otóż „dobrze“ tych interesów broniący P. Z. K., w memorjale swoim z dnia 7. VII. b. r. boleśnie nastąpił p. Bielikowskiemu na nagniotek, domagając się znowu dla swoich palaczy szeregu przywilejów. Zwołał więc Bielikowski braci w Chrystusie, narodowych i chrześcijańskich rozbijaczy i wypalił Głównemu Zarządowi P. Z. K. pisemko, jak się patrzy. Domagał się ni mniej ni więcej, tylko przestrzegania zasady, aby na parowóz dopuszczani byli sami rzemieślnicy - fachowcy, a memorjał wspomniany nazwał prowokacją, utrudniającą mu „w sposób niemożliwy“ dalsze werbowanie ochotników do arcybractwa. Trzeba przyznać, że pismo, napisane jest zręcznie i inteligentnie, zawiera dużo trafnych myśli i chłoszcze słusznie a boleśnie całą dotychczasową chytrą i zdradziecką dla maszynistów robotę P. Z. K. Jedną ma tylko wadę to pismo: oto skierowane zostało pod niewłaściwym adresem. P. Z. K. dla Bielikowskiego metod swoich nie zmieni, o to, czego Bielikowski żąda, do M. K. nie wystąpi, szczerze maszynistami nigdy zajmować się nie będzie. Najpierw „wszechpolscy palacze“ p. Bielikowski, a wy na szarym końcu, w ogonku...

Bielikowski zbyt jest sprytny i inteligentny,* aby tego nie wiedział i bez naszych pouczeń. To też przezornie i przyznać trzeba, uczciwie, **równocześnie z pismem skierowanem do Zarządu Głównego P. Z. K. przysłał nam jego odpis** i zaopatrzył go następującym dopiskiem:

„Dla dobra sprawy ogółu maszynistów prosimy w imię solidarności zawodowej o bezwzględne podjęcie kroków w M. K. w powyższej sprawie możliwie przed 16-tym b. m. albowiem 16 września ma odbyć się Zjazd palaczów z P. Z. K. w Warszawie i prawdopodobnie podejmą interwencję w M. K. Pożądanem jest również omówienie tej kwestji w organie Z. Z. M.“

podp. **Bielikowski.**

Owszem, odpowiadamy, p. Bielikowski! Dla dobra sprawy ogółu maszynistów nie omieszkamy skorzystać z pańskich, naprawdę cennych rad i argumentów i wystąpimy ponownie do M. K., tak jak to czyniliśmy nieraz i czynić będziemy nadal, nie czekając na przynaglenia z Pańskiej strony. Czy nie sądzi Pan jednak, że „dla dobra sprawy ogółu maszynistów“ trzeba przedewszystkiem trzymać się karnie swojego związku, broniącego uczciwie spraw maszynistów, nie zaś tak jak to Pan uczyniłeś naprzód związek ten rozbijać a potem cichcem zwracać się doń o pomoc przeciw własnemu Zarządowi Głównemu i „wszechpolskim“ palaczom?

Tymczasem cały ten alarm pozostaje na papierze. Nie wiadomo nam o tem, aby M. K. zamierzało znowu odstąpić od ustalonych niedawno zasad. Niemniej sprawa wymaga ustawicznej czujności i wytężonej uwagi, gdyż propaganda na rzecz niefachowców nie gardzi żadnym środkiem i wszelkiemi sposobami wciska się gdzie może i jak może, byle tylko cel swój osiągnąć. Mając za sobą i prawo i słuszność i, rozstrzygający w tej sprawie, wzgląd na interes kolejnictwa, sądzimy, iż zdołamy stanowisko nasze skutecznie obronić.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA. PREZYDJUM.

16.X.28 r. — w M. K. w sprawie urlopów na Zjazd Okręgu Warszawskiego kol. **Siadak.**

17.X.28. — w M. K. w sprawie przestrzeni górzystych i pociągów podmiejskich — kol. kol. **Komorowski i Siadak.**

24.X.28. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie 15 proc. dodatku dla Zagłębia Dąbrowskiego — kol. **Borkowski.**

24.X.28. — w M. K. w sprawach: skasowania w zarządzeniu o premji dla dyspozytorów słowa „do“, i pozostawienia 12 punktów, w sprawie kożuchów i butów filcowych dla drużyn parowozowych w Dyrekcji Radomskiej, w sprawie ustalenia norm węglowych, docierania kranów i zakładania pakunków w Dyrekcji Gdańskiej, przestrzeni górzystych i pociągów podmiejskich, procentowego przydziału węgla górnośląskiego dla Dyrekcji Lwowskiej — kol. kol. **Borkowski i Siadak.**

25.X.28. — w M. K. w sprawie kożuchów, butów filcowych dla drużyn parowozowych Dyrekcji Radomskiej — kol. **Borkowski.**

29.X.28. — w M. K. w sprawach: reperacji parowozów w Dyrekcji Gdańskiej, przestrzeni górzystych i pociągów podmiejskich, ryczałtu dla dyspozytorów, w sprawie osobistej m-sty Kotowskiego z Warszawy-Głównej, Zielińskiego z Bydgoszczy, Zielkego z Bydgoszczy — kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

ZJAZDY I PRACE ORGANIZACYJNE.

16.X.28. — Zebranie Koła Skarżysko — kol. kol. **Borkowski i Sommerfeldt.**

17.X.28. — Posiedzenie C. K. P. P. — kol. **Siadak.**

19.X.28. — Posiedzenie w M. K. w sprawie uroczystości 10-lecia istnienia kolejnictwa — kol. **Borkowski.**

21.X.28. — Zjazd Okręgu Warszawskiego — kol. kol. **Borkowski i Komorowski.**

21.X.28. — Poświęcenie sztandaru Koła Rybnik — kol. **Sommerfeldt.**

23.X.28. — Posiedzenie w M. K. wszystkich Związków w sprawie uroczystości 10-lecia kolejnictwa — kol. **Borkowski.**

25.X.28. — Założenie Koła w Czeremsze — kol. **Sommerfeldt.**

25.X.28. — Posiedzenie w M. K. w sprawie 10-lecia kolejnictwa polskiego — kol. **Siadak.**

27.X.28. — Zebranie Koła Warszawa - Główna — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Komorowski.**

28.X.28. — Otwarcie Kółka Technicznego w Bydgoszczy — kol. **Komorowski, p. inż. Kruszewski.**

30.X.28. — Zebranie Koła Toruń — kol. kol. **Borkowski, Siadak.**

W ZWARTYCH SZEREGACH stajemy do walki o postulaty IX Walnego Zjazdu.

Oprócz postulatów zasadniczych, dotyczących podstawowych zagadnień bytu i stosunków służbowych bądź ogółu pracowników państwowych bądź też wszystkich kolejarzy, posiada każda kategorja pracowników ponadto postulaty specjalne, dotyczące warunków pracy i stosunków służbowych jej tylko właściwych.

W porównaniu z zagadnieniami podstawowemi jak np. poziom płac, pragmatyka, emerytura i t.p. wypada uznać te specjalne postulaty za zagadnienia drugorzędne. Tem niemniej jednak nie wolno ich lekceważyć, gdyż wpływają one w dużej a nawet rozstrzygającej mierze na ogólne warunki bytu i pracy zainteresowanych. Dość wspomnieć np. o dodatkach godzinowym i kilometrowym i wskazać jak doniosłe znaczenie posiadają one dla drużyn parowozowych. To samo można powiedzieć o listach starszeństwa, o ilości etatów tudzież wielu innych zagadnieniach, które budzą wśród maszynistów zainteresowanie częstokroć większe aniżeli sprawy o charakterze ogólnym i zasadniczym.

Związek nasz, nie odwracając bynajmniej uwagi od zagadnień ogólnych zajął się w czasach ostatnich energicznie uporządkowaniem owych spraw drobniejszych. Wyrazem życzeń i żądań ogółu maszynistów były postulaty uchwalone na IX Walnym Zjeździe. Postulaty te zostały sformułowane i uzasadnione w szeregu pism, które Prezydjum przedłożyło przed dwoma miesiącami p. Ministrowi Komunikacji. Ich treść podana została do wiadomości ogółu członków w drodze okólników.

W ten sposób rozpoczął się pierwszy etap walki Związku o zrealizowanie wysuniętych przez nas żądań. Na całem terytorjum kraju odbywają się w chwili obecnej tłumne wiece i zebrania maszynistów, opowiadające się z całą stanowczością po stronie Prezydjum i demonstrujące w imię spełnienia naszych podstawowych postulatów, zgłoszonych do M. K. W zwartym szeregu stają maszyniści zorganizowani w naszym Związku, gotowi poprzeć postulaty swoje wszelkiemi środkami, stojącemi do ich dyspozycji.

Solidarność ta i ten zapał do walki potrzebny jest dziś więcej niż kiedykolwiek. Wiadomo nam bowiem, iż postulaty nasze spotykają się u miarodajnych czynników naogół z niechęcią.

Stara niechęć do maszynistów nie wygasła, jak widać dotąd wśród wyższych urzędników M. K. Oni to nastrajają odpowiednio każdego z p. Ministrów i im zawdzięczać należy, iż obecny p. Minister, zanim jeszcze zdążył zapoznać się z całokształtem swego resortu, już był uprzedzony co do naszych żądań. W kołach maszynistów podawana jest z ust do ust z oburzeniem wiadomość, iż w czasie jednego z objazdów p. Minister słuchał życzliwie i cierpliwie przemówień reprezentantów wszystkich innych kategoryj pracowników ale przedstawicielowi maszynistów nie dał dokończyć lecz przerwał mu słowami: „Moi panowie, wam się jeszcze w Polsce najlepiej powodzi“. In-

cydent ten, o ile jest prawdziwy, wskazuje na powrót czasów, gdy w sprawach maszynistów głos decydujący miał p. Michalski i Związek Urzędników kolejowych.

Jesteśmy wobec tego przekonai, iż wywalczenie tego, czego się domagamy, nie będzie bynajmniej łatwe. Jedyną siłą, która może zaważyć na szali, jest solidarny front ogółu maszynistów i ich zdecydowana wola do obrony swoich żądań. Wiadomości, które nas dochodzą z naszych kół pozwalają nam żywić nadzieję, że w walce o zrealizowanie zgłoszonych do M. K. postulatów możemy liczyć niechybnie na solidarne i mocne poparcie ogółu kolegów, gotowych w razie potrzeby podporządkować się wszystkim, nawet najdalej idącym, zarządzeniom przedstawicielstwa związkowego.

Poniżej podajemy nadesłane nam do dnia dzisiejszego sprawozdania z wieców i zebrań, na których dyskutowano te sprawy:

OKRĘG WARSZAWSKI.

WARSZAWA - WSCHODNIA. Walne Zebranie członków koła odbyło się dnia 9 października b. r. przy tłumnym udziale członków w obecności Wiceprezesa Zw. kol. **Komorowskiego** i Prezesa Zaw. okręg. Warszawskiego kol. **Lisiewicza.** Po dłuższej dyskusji nad treścią pism, przedłożonych Ministerstwu przez Prezydjum zebrani uchwalili jednogłośnie rezolucję, w której między innemi czytamy co następuje:

„My, drużyny parowozowe parowozowni Warszawa - Wschodnia i Wileńska domagamy się stanowczo spełnienia minimalnych postulatów uchwalonych przez IX Walny Zjazd Z. Z. M. i przedłożonych Ministerstwu i wzywamy nasze Prezydjum, aby wystąpiło z żądaniem natychmiastowego załatwienia tej sprawy. Na wypadek gdyby żądania nasze nie były uwzględnione, staniemy chętnie i solidarnie do walki o ich realizację".

WARSZAWA - PRAGA. Zebranie odbyło się dnia 4-tego października b. r. pod przewodnictwem kol. **Ludwisiaka.** Po załatwieniu kilku drobnych spraw o charakterze lokalnym przystąpiono do dyskusji nad treścią postulatów, wniesionych do M. K. poczem jednomyślnie uchwalono następującą rezolucję:

„Zebrani Maszyniści i pomocnicy maszynistów parowozowni Warszawa - Praga po wysłuchaniu sprawozdania delegatów na IX-ty Walny Zjazd oraz po zapoznaniu się z treścią postulatów, zgłoszonych do M. K. przez Zarząd Związku uważamy postulaty te za zupełnie słuszne i będziemy popierali wszelkiemi siłami poczynania Centrali ZZM. o zrealizowanie tych żądań. Za dotychczasowe prace w sprawach organizacyjnych i gospodarczych Związku Koło Warszawa-Praga obdziela członków Prezydjum zaufaniem i życzy im dalszej owocnej pracy".

ŁÓDŹ KALISKA. Walne Zebranie członków obradowało w dniu 13 października b. r. w obecności 94 członków pod przewodnictwem kol. **Godlewskiego** w obecności Prezesa Zw. kol. **Borkowskiego,** sekretarza Zw. kol. **Siadaka** oraz przedstawiciela Z. O. Warszawa kol. **Jaworskiego.** Po wysłuchaniu wywodów kol. Borkowskiego, Siadaka i Jaworskiego, tudzież po krótkiej dyskusji uchwalono jednogłośnie rezolucję w której czytamy:

„Po zapoznaniu się z postulatami, wniesionemi do M. K. przez Prezydjum, członkowie koła Z. Z. M. Łódź Kaliska uznają je za słuszne i przyrzekają, że Prezydjum znajdzie w nich karnych członków organizacji, gotowych w każdej chwili wszystkiemi środkami poprzeć Prezydjum w jego pracy nad realizacją tych postulatów".

PIOTRKÓW. Walne Zebranie Koła odbyło się 22 października i obradowało pod przewodnictwem kol. **Jabłonowskiego.** Z ramienia Prezydjum obecnym był Prezes Zw. kol. **Borkowski,** zaś z ramienia Z. O. Warszawa kol. **Lisiewicz.** W sprawie postulatów uchwalono rezolucję, w której czytamy:

„Ogólne zebranie po wysłuchaniu sprawozdania z wystąpień do M. K. wyraża pełne uznanie i zaufanie Zarządowi głównemu za gorliwą pracę i wzywa zarząd do energicznego popierania zgłoszonych postulatów, przyrzekając ze swej strony bronić tych postulatów solidarnie, jak na karnych członków organizacji przystało".

SKIERNIEWICE. Sprawę postulatów dyskutowano na zebraniu dnia 29 września b.r. uznając ich słuszność i zapowiadając ich obronę wszelkiemi dostępnemi dla organizacji środkami.

CZĘSTOCHOWA. Zebranie odbyło się dnia 3 października b. r. pod przewodnictwem kol. **Krajewskiego.** W rezolucji czytamy między innemi: **„Zebrani domagają się uwzględnienia postulatów, zgłoszonych przez Prezydjum i będą wszelkiemi środkami popierać główny Zarząd w jego dążeniach do spełnienia tych postulatów".**

ŁAZY. Postulaty dyskutowano na zebraniu w dniu 12 października b. r. Po dłuższych obradach pod przewodnictwem kol. **Jakubowskiego** uchwalono rezolucję następującej treści:

„Zebrani stwierdzają, iż wskutek stałego pogarszania się warunków bytu położenie maszynistów staje się z dnia na dzień coraz gorsze. Zebrani stwierdzają, iż Prezydjum Z. Z. M. wystąpiło do M. K. z postulatami, które uznać można jedynie za minimalne Tem energiczniej domagają się zebrani spełnienia tych postulatów, deklarując w razie potrzeby poprzeć te postulaty wszelkiemi środkami, nie wyłączając strajku".

Dalszy ciąg sprawozdania z zebrań zamieścimy w następnym numerze „Maszynisty".

W SPRAWIE UREGULOWANIA RACHUNKÓW ZA PODRĘCZNIKI GRZESIKOWSKEGO.

Powołując się na komunikat, zamieszczony w N-rze 19-ym „Maszynisty" z r. b. str. 150, wzywamy ponownie wszystkie koła miejscowe i wszystkich kolegów, którzy otrzymali do sprzedaży komisowej podręczniki kol. Grzesikowskiego p. t. **„Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu",** aby natychmiast przesłali p. a. Prezydjum należność za sprzedane podręczniki i zwrócili niesprzedane egzemplarze.

Prezydjum zmuszone będzie potrącić z procentów całkowitą należność za wszystkie pobrane podręczniki tym kołom, które do dnia **15-go listopada b. r.** rachunków nie uregulują.

ZAWIADOMIENIE.

Niniejszem zawiadamiamy, iż bojkot wyrobów firmy **„Fr. Fuchs i Synowie"** w Warszawie został odwołany.

Pracownicy tej firmy zawarli z Dyrekcją umowę, w której Dyrekcja zobowiązała się szanować prawa pracownicze.

Wydawca: **Zaw. Związek Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakł. Druk. P. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.